VISIT…

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР

ИНСТРУКЦИЯ
ПО СПАСЕНИЮ ЛИЧНОГО СОСТАВА, ПЛАВАЮЩЕГО НА ВОДЕ, И С ТЕРПЯЩИХ БЕДСТВИЕ КОРАБЛЕЙ И САМОЛЕТОВ

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ СССР

ИНСТРУКЦИЯ
ПО СПАСЕНИЮ ЛИЧНОГО СОСТАВА, ПЛАВАЮЩЕГО НА ВОДЕ, И С ТЕРПЯЩИХ БЕДСТВИЕ КОРАБЛЕЙ И САМОЛЕТОВ

(Приказ Главнокомандующего ВМФ 1972 года № 191)

Ордена Трудового Красного Знамени
ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР
МОСКВА — 1973

УДК 359 : 627.95

ПРИКАЗ
ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ВОЕННО-МОРСКИМ ФЛОТОМ
№ 191

20 июня 1972 г. **г. Москва**

О введении в действие «Инструкции по спасению личного состава, плавающего на воде, и с терпящих бедствие кораблей и самолетов».

1. Ввести в действие «Инструкцию по спасению личного состава, плавающего на воде, и с терпящих бедствие кораблей и самолетов».

2. Инструкцию иметь на всех подводных лодках, надводных кораблях, вспомогательных судах и базовых плавучих средствах, а также в частях авиации ВМФ.

3. Приказ ГК ВМФ 1957 г. № 280 считать утратившим силу.

Приложение: Инструкция.

Главнокомандующий Военно-Морским Флотом
Адмирал Флота Советского Союза
С. ГОРШКОВ

Начальник Главного штаба ВМФ
Адмирал флота
Н. СЕРГЕЕВ

ИНСТРУКЦИЯ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящая Инструкция предназначена для командиров соединений и кораблей *, организующих спасение личного состава.

В Инструкции даются основные указания по предупреждению падений людей за борт, по спасению личного состава, плавающего на воде, и с терпящих бедствие кораблей и самолетов.

Оказание помощи кораблям и самолетам, терпящим бедствие, осуществляется в соответствии с требованиями Инструкции по оказанию помощи терпящим бедствие подводным лодкам, надводным кораблям, судам и самолетам и спасению их личного состава.

2. В целях предупреждения падений людей за борт и недопущения тяжелых последствий в случае такого падения на кораблях проводятся следующие мероприятия:

— в период отработки первой курсовой задачи, перед тактическими учениями и дальними походами проверяются знания личным составом корабельных правил, мер по предупреждению несчастных случаев, правил пользования спасательными средствами, в том числе и авиационными, а также организации выполнения маневра «Человек за бортом». В этот же период проверяются распределение и действия личного состава по спасению людей, плавающих на воде, и с гибнущего корабля (самолета), предусмотренные расписанием по оказанию помощи терпящему бедствие кораблю (самолету);

— лицам, временно находящимся на корабле, объявляются корабельные правила и порядок пользования спасательными средствами;

---

* Под термином «корабли» здесь и в дальнейшем подразумеваются подводные лодки, надводные корабли, вспомогательные суда и базовые плавучие средства; под термином «самолеты» — также вертолеты и другие летательные аппараты.

— спасательные средства в необходимом комплекте (с учетом обеспечения и лиц, временно находящихся на корабле) хранятся в установленных и известных всему личному составу местах, поддерживаются в постоянной готовности к немедленному использованию и применяются только по прямому назначению;

— перед выходом в море проверяются и обтягиваются постоянные и штормовые леера;

— на верхней палубе и открытых боевых постах подводных лодок и малых надводных кораблей (до кораблей 3 ранга включительно), а также на шлюпках и корабельных катерах в море личный состав, в том числе лица, временно находящиеся на корабле, надевают индивидуальные спасательные средства во всех случаях плавания, на остальных кораблях — в штормовых условиях, во время ночных учений и в других случаях — по усмотрению командира корабля, о чем подается команда по кораблю;

— личный состав, спускающийся за борт для выполнения корабельных работ или обслуживания технических средств, а также привлекаемый для постановки корабля на бочку, предварительно надевает индивидуальные спасательные средства и обвязывается страховочными концами. Лотовые и личный состав тральных расчетов, постов сбрасывания мин, глубинных бомб, подъема спускаемых аппаратов космических объектов во время работы надевают специальные стропы;

— на ходу подводной лодки в море в надводном положении личному составу **запрещается** сходить с мостика на верхнюю палубу без особого приказания, отдаваемого только в случае крайней необходимости, и при условии принятия соответствующих мер по обеспечению безопасности (выбор хода и курса относительно волны, предварительное обвязывание личного состава специальными поясами с карабинами или специальными концами, закрепленными к ограждению рубки).

3. В обстановке, угрожающей кораблю гибелью, командиром корабля принимаются меры по организованному оставлению корабля личным составом. К числу таких мер относятся:

— информация личного состава о состоянии корабля и о планируемых действиях, проводимая по трансляции или другим внутрикорабельным средствам связи по возможности самим командиром корабля;

— донесение об обстановке, действиях и необходимой

помощи в соответствии с установленным на флоте порядком;

— надевание индивидуальных спасательных средств (приложение 1) всем личным составом, включая и прикомандированных, под контролем соответствующих командиров боевых постов, командных пунктов, подразделений;

— приведение в готовность к немедленному спуску на воду шлюпок, катеров и групповых спасательных средств (приложение 2), снаряженных штатным комплектом предметов снабжения. При этом на шлюпки и катера из наличных корабельных запасов дополнительно принимаются (погружаются): питьевая вода, продукты питания (мясные и рыбные консервы, сгущенное молоко, сахар, шоколад, масло, хлеб или сухари, вино или спирт), переносные средства связи и сигнализации, аптечка первой помощи, рыболовные принадлежности, теплая одежда, одеяла, брезенты и другие предметы;

— объявление очередности и порядка оставления корабля;

— подготовка к длительному пребыванию в холодной воде той части личного состава, которой предстоит прыгать в воду (снять обувь, надеть гидрокомбинезоны, смазать жиром открытые участки кожи, выполнить другие действия в зависимости от обстановки *);

— инструктаж о порядке использования индивидуальных и групповых авиационных спасательных средств (приложение 3), сбрасывание которых возможно в районе бедствия;

— своз с корабля личного состава в следующей очередности: тяжелобольные или пострадавшие во время бедствия, дети, женщины, старики и остальные пассажиры, а затем военнослужащие, не используемые в борьбе с аварией;

— оставление корабля остальным личным составом — по приказанию командира корабля, убедившегося в невозможности спасти корабль.

Командир покидает корабль последним.

4. Любой корабль, наблюдающий бедствие другого корабля или самолета, доносит об этом установленным на флоте порядком и принимает меры по спасению личного состава, плавающего на воде, и с терпящего бедствие корабля (самолета).

---

* Личный состав терпящей бедствие подводной лодки по возможности надевает изолирующее снаряжение подводника (ИСП).

В военное время подводным лодкам, надводным кораблям 1 ранга, крупным транспортам и другим охраняемым в море кораблям ввиду опасности атаки противника **запрещается** стопорить ход для спасения личного состава, плавающего на воде, и с терпящих бедствие кораблей. Спасение личного состава в этом случае проводится кораблями охранения, назначенными для указанной цели заранее или сигналом командира соединения. На остальных кораблях руководствуются в этой части указаниями, получаемыми перед выходом на боевое задание.

5. Корабль, назначенный командованием в качестве спасателя * или самостоятельно принявший сигнал бедствия, следует в указанный район с максимально возможной скоростью. На переходе выполняются следующие мероприятия:

— сбор и анализ необходимых сведений об обстановке в районе аварии;

— расчеты для определения площади района и выбора средств поиска, которые должны быть закончены к моменту прибытия в предполагаемую точку аварии;

— инструктаж личного состава, расписанного для непосредственного участия в спасательных работах;

— подготовка к оказанию квалифицированной медицинской помощи, а также подготовка душевых (бани, ванн) с горячей водой, комплектов нательного белья и обмундирования, горячего чая (кофе, какао) и коек с постельными принадлежностями.

6. Выбор сил и средств для поиска и спасения личного состава, плавающего на воде, и с гибнущих кораблей (приводнившихся самолетов), а также способа ведения поисково-спасательных работ производится на основе анализа следующих данных:

— места, времени и обстоятельств аварии (гибели) корабля (самолета);

— состояния терпящего бедствие корабля (самолета) и его личного состава;

— обстановки на театре и в районе бедствия, в том числе: фактической и ожидаемой в ближайшие часы и сутки погоды, температуры воздуха и воды, наличия в районе или вблизи него кораблей и самолетов;

— удаленности предполагаемого района бедствия от

---

* Под термином «спасатель» здесь и в дальнейшем подразумевается любой корабль, который участвует в спасении личного состава, терпящего бедствие в море.

пунктов базирования поисково-спасательных сил, а также от ближайших пунктов укрытия, берега, рекомендованных курсов повседневного судоходства, районов активного рыболовства и морского промысла, маршрутов перелетов самолетов;

— обеспеченности пострадавших средствами спасения и поддержания существования, наличия у них исправной радиоаппаратуры и других средств обозначения своего места;

— состава и тактико-технических возможностей сил и средств, которые могут быть привлечены к выполнению поисково-спасательных работ в районе бедствия.

Недостаточная полнота полученных данных, невысокая степень их достоверности и даже отсутствие каких-либо из них не могут служить основанием для отмены или прекращения поисково-спасательных работ.

7. Поисково-спасательными работами в общем случае предусматриваются:

а) поиск терпящих бедствие кораблей и совершивших вынужденную посадку (приводнение) самолетов (вертолетов);

б) поиск личного состава, покинувшего погибший корабль (самолет);

в) оказание помощи потерпевшим путем сбрасывания на воду индивидуальных и групповых спасательных средств;

г) подбор людей, плавающих на воде, и эвакуация личного состава с гибнущего корабля (приводнившегося самолета), оказание медицинской помощи пострадавшим.

8. В открытом море вдали от кораблей и пунктов базирования большинство из указанных в предыдущей статье действий обычно выполняется самолетами и вертолетами. При этом поисково-спасательные работы, перечисленные в пп. «а» — «в» ст. 7, успешно выполняются любыми самолетами и вертолетами, имеющими соответствующий радиус действия. Подбор людей с поверхности воды и эвакуация личного состава с приводнившихся самолетов, а также со шлюпок (катеров) и групповых спасательных средств в зависимости от удаленности района бедствия и состояния погоды осуществляются самолетами-амфибиями и вертолетами; снятие личного состава с борта гибнущего корабля — вертолетами.

Самолеты и вертолеты действуют в соответствии с требованиями Наставления по аварийно-спасательной службе авиации ВМФ.

9. Спасение личного состава, плавающего на воде, и с

гибнущих кораблей (самолетов) производится только одними кораблями в следующих случаях:

— корабли находятся в районе бедствия или в непосредственной близости от него;

— районом бедствия является акватория гавани, порта, стесненного рейда;

— привлечение авиации по состоянию погоды или по другим причинам исключается.

10. При совместных действиях авиации и корабельных соединений поисково-спасательные работы, как правило, распределяются следующим образом: обнаружение терпящего бедствие корабля или личного состава, сбрасывание средств спасения (поддержание существования) и наведение кораблей на место бедствия возлагаются на самолеты и вертолеты; подбор людей, плавающих на воде и находящихся на спасательных средствах, эвакуация личного состава с терпящего бедствие корабля (приводнившегося самолета) и оказание медицинской помощи пострадавшим — на корабли и вертолеты.

Общее руководство совместными действиями осуществляется штабом флота, а непосредственное руководство спасательными работами — командиром спасательного отряда (СО) или старшим из командиров группы спасателей, находящихся в районе бедствия.

11. Наведение спасателя на место бедствия самолетами и вертолетами выполняется следующим образом:

а) при наличии двусторонней радиосвязи:

— спасателю передаются координаты места бедствия;

— с подходом спасателя к району поиска самолет (вертолет) производит над ним периодические полеты курсом на местонахождение потерпевших бедствие с одновременной информацией об их положении;

б) при отсутствии двусторонней радиосвязи:

— самолет выходит на спасатель на безопасной минимальной высоте, проходит два раза над ним по курсу его движения с последующим отворотом в направлении местонахождения терпящих бедствие;

— при подходе спасателя к месту бедствия самолет обозначает его двумя красными ракетами;

— принятие сигнала с самолета спасатель подтверждает двумя зелеными ракетами.

Если по каким-либо причинам самолет (вертолет) не может продолжать наведение спасателя, то он обозначает место бедствия серией ракет, постановкой радиобуя или сбрасыванием других видимых ориентиров. В темное время

суток самолеты могут использовать светящиеся авиационные бомбы, сбрасывая их над местом бедствия как дополнительное средство наведения.

12. Необходимый объем медицинской помощи пострадавшим от переохлаждения предварительно (до начала спасательных работ) определяется временем их пребывания в воде. Ориентировочные сроки возможного пребывания в воде человека, одетого в обычное обмундирование, приведены в таблице.

Продолжительность пребывания человека в воде

Температура воды, °С	Время пребывания в воде			Примечание
	безопасное	допустимое	критическое	
0	До 5 мин	5—26 мин	Свыше 26 мин	Возможна внезапная смерть
10	До 10 мин	10—45 мин	Свыше 45 мин	
15	До 50 мин	50 мин — 3 ч	Свыше 3 ч	
20	До 2 ч	2—7 ч	Свыше 7 ч	

По срочности и объему оказания медицинской помощи в зависимости от тяжести общих явлений переохлаждения пострадавший личный состав условно делится на три группы. К первой группе относятся потерпевшие, которые, пробыв в воде безопасное время, находятся в сознании и способны самостоятельно передвигаться. Такой личный состав в специализированной медицинской помощи, как правило, не нуждается и под руководством санинструктора способен оказывать само- и взаимопомощь. Вторую группу составляют пострадавшие, которые, пробыв в воде все допустимое время, также находятся в сознании, но уже не в состоянии самостоятельно передвигаться. Эта категория личного состава нуждается в срочной специализированной медицинской помощи вплоть до противошоковой терапии в отдельных случаях. К третьей группе относятся тяжелопострадавшие, которые, пробыв в воде критическое время, находятся в бессознательном состоянии и нуждаются в экстренной противошоковой терапии.

13. Ответственность за спасение личного состава, терпящего бедствие в море, возлагается на командира корабля, прибывшего в район первым, а с прибытием спасательного отряда — на командира СО, указания которого выполняются безоговорочно всеми кораблями, находящимися в районе

бедствия. Без разрешения командира СО никто не может покинуть район, в том числе и ранее прибывшие корабли.

В остальном руководство аварийно-спасательными работами и ответственность должностных лиц при этом, а также взаимодействие, управление и связь осуществляются в соответствии с Инструкцией по оказанию помощи терпящим бедствие подводным лодкам, надводным кораблям, судам и самолетам и спасению их личного состава.

II. СПАСЕНИЕ ЛИЧНОГО СОСТАВА, ПЛАВАЮЩЕГО НА ВОДЕ

14. Прибыв в расчетную точку и не обнаружив терпящего бедствие корабля (самолета) спасатель продолжает поиск визуальными и радиотехническими средствами наблюдения в пределах площади возможного местонахождения искомого объекта.

Проводимые с этой целью мероприятия в дополнение к ст. 5 настоящей Инструкции включают:

— уточнение координат терпящего бедствие корабля и направления его вероятного дрейфа или дрейфа его спасательных средств с личным составом при наличии дополнительных данных об обстоятельствах аварии, а также на основании фактических измерений направления и скорости ветра и течения;

— окончательное определение площади района и способа поиска, а также нанесение их на карту (планшет) с указанием времени начала и окончания поисковых работ;

— периодическое освещение поверхности моря в темное время суток прожекторами и ракетами установки «Свет»;

— осмотр всех обнаруженных плавающих предметов, могущих служить ориентиром при определении места бедствия надводного корабля или признаком затопления подводной лодки;

— абсолютное запрещение в районе поиска осушения трюмов (цистерн) и выбрасывания за борт мусора и других предметов, могущих послужить ложным ориентиром при поиске;

— принятие необходимых мер предосторожности, исключающих возможность потопления спасателем людей, плавающих на воде (уменьшение хода, освещение водной поверхности и др.).

15. Для определения площади, подлежащей обследованию (рис. 1), из предполагаемой точки бедствия (K) проводятся (с учетом ошибок в определении) три линии под углом α, соответствующие среднему (II) и предельным (I, III) направлениям сноса шлюпок (групповых спасательных средств), плавающих предметов и личного состава

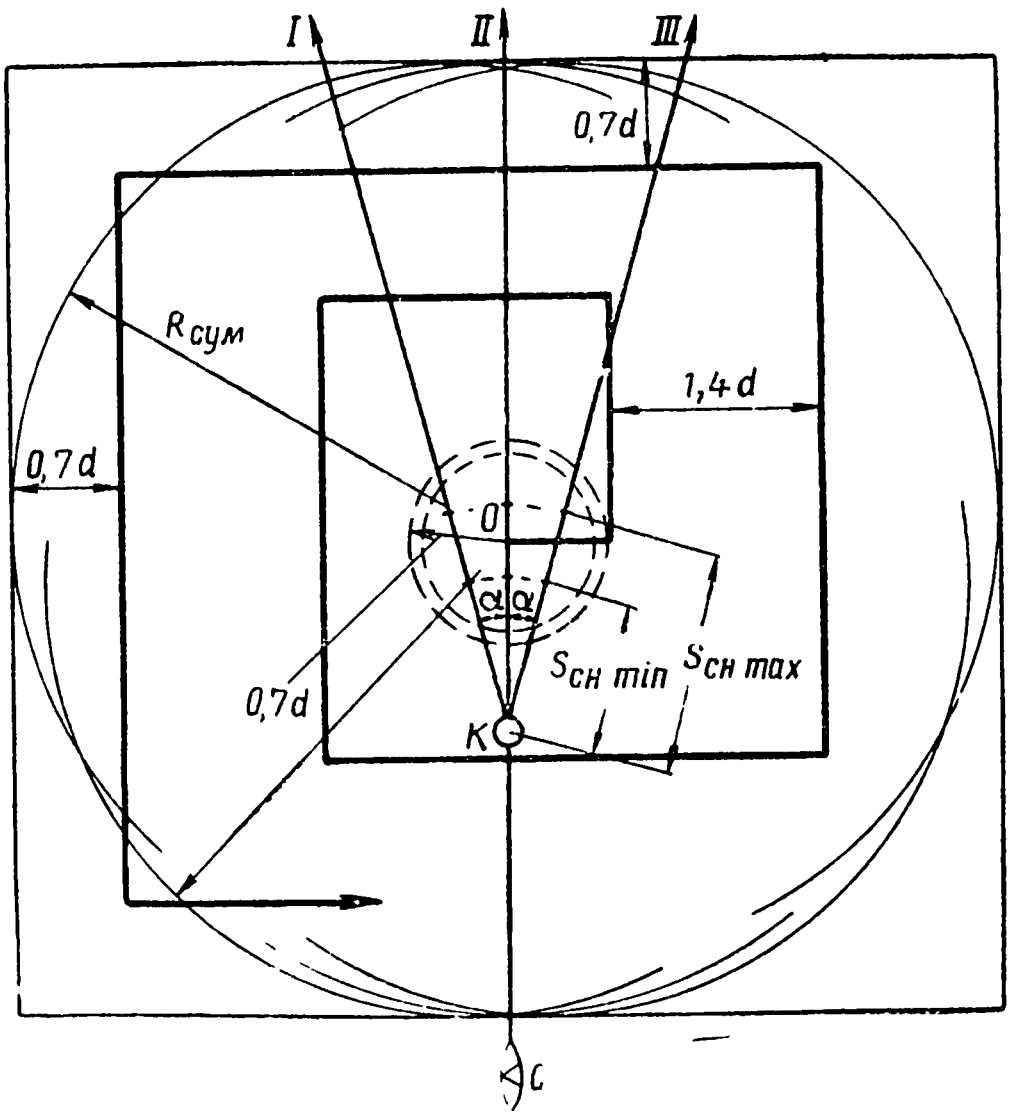


Рис. 1. Схема поиска терпящего бедствие объекта

терпящего бедствие корабля, самолета. По этим направлениям откладываются минимальные ($S_{сн.\,min}$) и максимальные ($S_{сн.\,max}$) величины сноса или возможного передвижения (на веслах, под парусом или мотором) за время от момента аварии до прибытия спасателя в район поиска. Из полученных шести точек проводятся окружности радиусом, равным суммарной ошибке ($R_{сум}$), в месте бедствия корабля (самолета) и в месте нахождения спасателя, после чего окружности соединяются касательными:

$$R_{сум} = \sqrt{r_к^2 + r_с^2},$$

где $r_к$ — ошибка в месте терпящего бедствие корабля, мили;

$r_с$ — ошибка спасателя в определении своего места, мили.

16. При поиске в первую очередь обследуется предполагаемое место бедствия корабля (самолета), после чего спасатель занимает центр (O) рассчитанной площади возможного его местонахождения и осуществляет обследование всей площади, маневрируя параллельными галсами по расходящейся коробочке (рис. 1).

Расстояние между галсами берется $1{,}4\,d$, где d — дальность обнаружения искомого объекта. Галсы назначаются без учета сноса (дрейфа). Поисковая скорость, обеспечивающая в кратчайшие сроки перекрытие района надежно обследованными полосами, назначается в зависимости от состояния моря, условий видимости и навигационно-гидрографической обстановки.

17. Обнаружив терпящий бедствие личный состав, спасатель приступает к его спасению, по возможности соблюдая следующую очередность подбора пострадавших: плавающие на воде без каких-либо спасательных средств; плавающие без штатных спасательных средств, но удерживающиеся на поверхности с помощью различных предметов с положительной плавучестью; одетые в индивидуальные спасательные средства; находящиеся на групповых спасательных средствах.

Спасение осуществляется с помощью катеров и шлюпок, спасательных плотов и платформ, многорядных трапов, спасательных сетей и тралов, корабельных трапов, сходен и штормтрапов, различных шкентелей и концов, индивидуальных спасательных средств и других предметов с положительной плавучестью.

18. Спуск на воду катеров, шлюпок и групповых спасательных средств производится как можно ближе к местонахождению потерпевших.

В целях недопущения потери остойчивости и плавучести, в результате которых может произойти опрокидывание или затопление катеров, шлюпок и групповых спасательных средств, соблюдаются следующие требования:

— не допускается перегрузка сверх установленных норм (с учетом фактической погоды) и скопление личного состава на одном борту;

— плавающему личному составу не разрешается держаться непосредственно за борт катера (шлюпки);

— личному составу катера (шлюпки) **запрещается** сидеть на бортах (планширях) и переваливаться за борт;

— подбор людей из воды производится только в кормовой части катера (шлюпки), притом не более одного человека одновременно;

— потерпевшие, ожидающие своей очереди подбора из воды, удерживаются за спасательный леер с поплавками, обнесенный по наружному периметру катера (шлюпки), при отсутствии леера потерпевшим подаются спасательные средства и концы с положительной плавучестью, заблаговременно приготовленные на катере (шлюпке) перед спуском его (ее) на воду;

— ведется непрерывное наблюдение за герметичностью корпуса и водонепроницаемостью отсеков (там, где они имеются) с целью своевременного обнаружения и устранения течи, а также удаления воды;

— с помощью ручного насоса, ведер, черпаков и других подручных средств немедленно удаляется вода, поступающая внутрь катера (шлюпки).

19. Спасательный трал, применяемый для спасения большого количества плавающего на воде личного состава, изготовляется из капронового или растительного троса с положительной плавучестью, на котором через каждые 3—4 м подвешиваются буйки или другие предметы (с положительной плавучестью), а в двух-трех местах на коротких концах (длиной 5—6 м) закрепляются спасательные плоты. Для изготовления спасательного трала могут быть также использованы продувочные шланги или облегченные резиновые шланги, применяемые при передаче на ходу топлива и воды. Шланги предварительно продуваются сжатым воздухом, а их концевые отверстия закрываются (закупориваются).

Трал буксируется двумя катерами в район наибольшего скопления плавающих на воде людей. После того как потерпевшие, удерживаясь за трал, размещаются на привязанных к нему спасательных плотах, трал отбуксировывается к борту спасателя. При наличии одного катера функции второго выполняются либо самим спасателем, либо совместными усилиями двух его шлюпок (если одной недостаточно). Спасатель буксирует трал, как и многорядные трапы и сети, самым малым ходом, периодически стопоря машины с таким расчетом, чтобы спасение личного состава осуществлялось на инерции.

20. Спасательные плоты и платформы, индивидуальные спасательные средства и различные плавучие предметы (буй, аварийный лесоматериал, пробковые матрацы и др.) сбрасываются за борт на концах из капронового или растительного троса с положительной плавучестью. Потерпевшие удерживаются за плоты или другие плавучие предметы, которые с помощью концов подтягиваются личным составом

спасателя к борту. Для подачи потерпевшим концов (линей) непосредственно с борта спасателя могут быть использованы линеметы.

21. Для подъема пострадавших на борт спасателя независимо от того, какими средствами и способами осуществляется их спасение, используются корабельные трапы, сходни и штормтрапы, мягкие кранцы с привязанными концами, шкентели с мусингами и шкентели грузовых стрел, тали (такелаж) шлюпбалок и кранбалок, различные тросы (концы).

Подъем потерпевших в соответствии с расписанием осуществляется личным составом, физически наиболее развитым и имеющим высокую морскую выучку. Надев индивидуальные спасательные средства и обвязавшись страховочными концами, часть из указанного личного состава размещается на трапах непосредственно у поверхности воды и помогает пострадавшим подниматься на борт спасателя. Обессилевших поднимают на палубу с помощью концов и различных сеток. В штормовую погоду подъем (втаскивание) спасаемых на борт может производиться по наклонной спасательной платформе, предохраняющей их от опасных ударов о корпус.

22. В случае нахождения потерпевших на групповых спасательных средствах спасатель подходит к каждому из них как можно ближе, подает вручную или с помощью линемета проводник и подтягивает их поочередно к борту. Подъем на палубу спасенных осуществляется в зависимости от их состояния и условий погоды одним из способов, изложенных в предыдущей статье.

23. Спасенный личный состав с учетом его состояния распределяется по специальным, жилым и временно приспособленным помещениям. Нуждающимся оказывается медицинская помощь в соответствии с Инструкцией по оказанию медицинской помощи личному составу при переохлаждении после пребывания в воде.

Одновременно производится опрос спасенных с целью уточнения общего количества потерпевших и получения другой необходимой информации.

III. СПАСЕНИЕ ЛИЧНОГО СОСТАВА С ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ КОРАБЛЯ (САМОЛЕТА)

24. В зависимости от обстановки спасение личного состава с корабля, терпящего бедствие в море, осуществляется одним из следующих способов *:

— переходом (передачей) личного состава с борта терпящего бедствие корабля непосредственно на борт спасателя;

— эвакуацией личного состава с помощью катеров, шлюпок, спасательных плотов и платформ терпящего бедствие корабля и спасателя;

— снятием личного состава с помощью подвесной канатной дороги.

Наиболее эффективным является первый способ, если его применение возможно по навигационным условиям обстановки и состоянию моря.

25. Для принятия решения на подход к борту спасатель оценивает состояние моря, уточняет направление и силу ветра и запрашивает у терпящего бедствие корабля в общем случае следующие данные:

— наличие очагов пожара и вероятность взрыва;

— крен и дифферент, наличие угрозы опрокидывания или затопления;

— степень (уровень) заражения;

— характер глубин, если корабль сидит на мели или дрейфует по направлению к навигационной опасности;

— возможность и место швартовки к борту.

В свою очередь спасатель сообщает терпящему бедствие кораблю:

— что необходимо подготовить для обеспечения безопасности швартовки и для спасения (снятия) личного состава;

---

* Способы, применяемые авиацией, здесь не рассматриваются.

— где (в каких местах) должен быть сосредоточен личный состав для перехода (передачи) на спасатель;

— порядок перехода (передачи) людей;

— другие вопросы, которые могут возникнуть в зависимости от обстановки.

26. При отсутствии на терпящем бедствие корабле исправных средств связи для проведения переговоров, указанных в предыдущей статье, а также в условиях, когда спасение личного состава не терпит промедления, командир спасателя принимает решение о возможности и месте швартовки на основе личных наблюдений за положением и состоянием терпящего бедствие корабля, оценки навигационных и гидрометеорологических условий и других факторов воздействия внешней среды.

27. В целях обеспечения безопасности подхода к горящему кораблю и стоянки у его борта во время аварийно-спасательных работ спасатель принимает следующие меры безопасности:

— удаляет с открытой палубы горючие материалы;

— включает системы водяной защиты и водяной завесы, а в случае их отсутствия или неисправности организует подачу воды на палубу и надстройки из шлангов;

— подходит носом или кормой к кормовой или носовой части горящего корабля с наветренного борта;

— выставляет вахту у мест закрепления швартовов на случай экстренной их отдачи;

— принимает другие меры по установлению и соблюдению противопожарного режима, необходимость которых может возникнуть в зависимости от обстановки.

28. Если терпящий бедствие корабль сидит на мели, то на спасателе в дополнение к вышеуказанным проводятся следующие мероприятия:

— непрерывно контролируется глубина под килем;

— отдается якорь на случай ухудшения погоды;

— учитывается возможность перелома терпящего бедствие корабля, сползания его на глубину или разворота на мели (на камне) под воздействием ветра и волны.

29. При наличии угрозы опрокидывания или затопления терпящего бедствие корабля спасатель подходит к какой-либо из его оконечностей без подачи швартовов.

30. Для обеспечения безопасной эвакуации экипажа терпящего бедствие корабля в местах перехода (передачи) людей на спасатель выставляется одетый в индивидуальные спасательные средства специально назначенный лич-

ный состав (физически наиболее развитый и имеющий высокую морскую выучку).

Если терпящий бедствие корабль имеет высоту борта, примерно равную высоте борта спасателя, то для удобства и ускорения работ по возможности убираются леерные стойки. При значительной разнице в высоте бортов переход личного состава обеспечивается применением в основном тех же средств, что и при подъеме потерпевших из воды или с групповых спасательных средств на борт спасателя (см. ст. 21). Эвакуация тяжелопострадавших осуществляется на носилках с помощью стрел, кранов и специальных лотков. Во избежание травмирования людей при случайном падении соответствующие участки палубы низкобортного корабля (спасателя) покрываются матами, чехлами и другими мягкими предметами или над палубой по возможности натягивается брезент.

31. В случае невозможности подхода спасателя к борту терпящего бедствие корабля эвакуация его личного состава осуществляется на шлюпках, катерах, спасательных плотах и платформах обоих кораблей с учетом требований ст. 18 настоящей Инструкции. При незначительном расстоянии между терпящим бедствие кораблем и спасателем перемещение между ними шлюпок, плотов и платформ производится с помощью заблаговременно и взаимно поданных проводников, выбираемых (потравливаемых) лебедками, шпилями, брашпилями или вручную.

32. В условиях, исключающих возможность использования катеров, шлюпок, спасательных плотов и платформ, для снятия личного состава может быть применена подвесная канатная дорога, наводимая между спасателем и терпящим бедствие кораблем или между берегом и кораблем, сидящим на мели.

Варианты схемы наведения подвесной канатной дороги между спасателем и терпящим бедствие кораблем приведены в приложении 4.

33. В случае наведения подвесной канатной дороги между сидящим на мели кораблем и берегом несущий трос вторым своим концом крепится на берегу к большим деревьям, столбам, валунам или другим объектам, имеющим достаточную держащую силу, а при их отсутствии — к козлам, специально изготовленным для этой цели из бревен. Все работы на берегу выполняются аварийно-спасательной группой, высаженной с необходимым имуществом со спасателя или доставленной с базы автомашиной, вертолетом и другими средствами. Остальные действия по наведению

и использованию подвесной канатной дороги выполняются в соответствии с рекомендациями, изложенными в приложении 4.

34. При невозможности использования плавсредств, подвесной канатной дороги и вертолетов одетый в индивидуальные спасательные средства личный состав по решению командира терпящего бедствие корабля прыгает в воду. Предварительно личный состав обвязывается линями, бросательными концами или проводниками, которые взаимно подаются спасателем и кораблем и с помощью которых потерпевшие подтягиваются к борту спасателя. Для обеспечения взаимной подачи концов спасатель подходит возможно ближе к терпящему бедствие кораблю (с учетом дрейфа).

Поднимают людей из воды так, как указано в ст. 21 настоящей Инструкции.

35. В темное время суток район бедствия и палуба спасателя освещаются ракетами установки «Свет» и прожекторами. Катера и шлюпки снабжаются электрическими фонарями. Палуба терпящего бедствие корабля освещается собственными средствами, а в случае их неисправности — прожекторами спасателя (не допуская ослепления личного состава).

36. Эвакуация экипажа терпящего бедствие гидросамолета производится с помощью катера (шлюпки), который подходит к хвостовой части самолета с подветренной стороны. Одновременно подается и закрепляется буксирный трос. Буксировка самолета может быть успешной при состоянии моря до 4 баллов малым ходом.

В случае невозможности подхода катера (шлюпки) к самолету экипаж самолета размещается в спущенные им на воду авиационные спасательные лодки, которые затем подтягиваются к борту спасателя с помощью проводника, поданного линеметом со спасателя на самолет.

37. Одновременно с эвакуацией личного состава с терпящего бедствие корабля (самолета) снимаются документы и по возможности материальные ценности. В случае гибели корабля (самолета) место затопления обвеховывается и с наиболее возможной точностью наносится на карту.

IV. ДЕЙСТВИЯ СПАСАТЕЛЯ В РАЙОНЕ ЗАТОПЛЕНИЯ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ

38. После спасения подводников, плавающих на воде, спасатель до прибытия поисковых сил осуществляет поиск места затонувшей подводной лодки с целью спасения ее личного состава, выходящего из отсеков самостоятельно. Поиск ведется зрительными и техническими средствами, причем основным средством поиска подводной лодки является гидроакустическая аппаратура в режиме эхопеленгования.

39. Признаками затопления (гибели) подводной лодки могут быть: аварийно-сигнальные буи, спасательные буи-вьюшки, камеры многократного и однократного действия или другие всплывающие спасательные устройства, комбинированные сигнальные патроны типа КСП, воздушные пузыри, масляные пятна, предметы оборудования подводной лодки и обмундирования ее личного состава и другие предметы, имеющие положительную плавучесть.

По обнаружении одного или нескольких признаков гибели подводной лодки спасатель выполняет следующие действия:

— выставляет на месте их обнаружения буйки или вехи;

— с наибольшей возможной точностью определяет координаты и глубину места гибели подводной лодки, наносит их на карту;

— не отдавая якоря и непрерывно контролируя свое место всеми доступными способами, проверяет наличие дрейфа выставленных буйков (вех) и охраняет их от повреждения, а при обнаружении дрейфа, сноса или затопления буйков (вех) выставляет другие, более надежные;

— об обнаруженных признаках, координатах и глубине места затопления лодки доносит в установленном на флоте порядке;

— действует в зависимости от характера того или иного обнаруженного признака затопления подводной лодки с учетом приводимых ниже указаний.

Обнаружен аварийно-сигнальный буй

40. Буй металлический диаметром около 1 м, верхняя часть раскрашена чередующимися белыми и красными секторами. В центре буя стеклянный колпак с лампой световой сигнализации, дающей проблесковый огонь с частотой около двух замыканий в секунду. Под стеклянным колпаком в герметической шахте находится телефонная трубка с замыкателем для связи с личным составом в отсеках затонувшей подводной лодки.

Аварийно-сигнальный буй с радиосветосигнальным устройством (РСУ) отличается от вышеописанного тем, что на крышке буя установлена антенна, а телефонная трубка смонтирована в одном блоке с РСУ. Кроме того, вместо обычной лампы для световой сигнализации установлен импульсный светильник.

41. Пользование телефонной связью аварийно-сигнального буя разрешается только лицам, знающим его устройство и правила пользования. Офицерский (командный) состав, команды спасательных шлюпок всех кораблей флота, а также экипажи гидросамолетов обязаны знать устройство аварийно-сигнального буя и правила пользования телефонной связью. Если на спасателе никто не знает устройства буя и не умеет обращаться с телефоном, подход к бую не разрешается до прибытия в район бедствия корабля (самолета) с необходимыми специалистами или до получения от оперативной службы соответствующих указаний, в том числе кодовых и других данных для установления радиосвязи с затонувшей подводной лодкой через РСУ.

Предупреждение! Аварийно-сигнальный буй связан с подводной лодкой кабелем малой прочности, который в случае неумелого с ним обращения может быть оборван или поврежден, что приведет к потере точного места лодки на грунте и прекращению радио- и телефонной связи с ее личным составом.

Спасателю **запрещается** подходить непосредственно к бую, швартоваться к нему на шлюпке (катере), поднимать его на палубу или в шлюпку (катер).

42. Для установления связи с личным составом затонувшей подводной лодки по телефону аварийно-сигнального буя необходимо, соблюдая указанные ранее требова-

ния и меры предосторожности, выполнить следующие действия *:

— приготовленную к спуску шлюпку снабдить переносной радиостанцией (электромегафоном), инструментом для открывания шахты, если он отсутствует на аварийно-сигнальном буе, и приспособлениями для предохранения ее от заливания водой;

— спустить шлюпку с командой гребцов во главе с офицером или лицом комсостава, знающим правила обращения с буем и телефоном (блоком РСУ) и имеющим при себе журнал для записи предстоящих переговоров с личным составом затонувшей подводной лодки;

— на шлюпке подойти кормой к бую носом против ветра и волны, не допуская ударов о его корпус и не швартуясь к нему;

— удерживаясь на веслах у буя с учетом ветра, течения и волнения, отвернуть ключом колпак (отдраить барашки и открыть крышку), извлечь из шахты буя телефонную трубку и замыкатель для вызова (извлечь блок РСУ с присоединенной микротелефонной трубкой), прерывистым нажатием замыкателя (кнопки) произвести вызов и ждать ответа (микротелефонная трубка при нажатой тангенте используется как микрофон, при отпущенной — как телефон);

— предохранить телефон (блок РСУ) и шахту буя от захлестывания волной.

43. Связь с личным составом затонувшей подводной лодки по телефону аварийно-сигнального буя может быть также установлена экипажем гидросамолета, севшего на воду в районе обнаружения буя в условиях благоприятной погоды. В этом случае два-три члена экипажа самолета на авиационной спасательной лодке ЛАС-5М-2 подходят к бую и, удерживаясь за его леер, выполняют действия, указанные в предыдущей статье.

44. Опрос командира подводной лодки или лица, его замещающего, ведется по заблаговременно внесенному в журнал переговоров вопроснику, который включает следующие вопросы:

— время, причины и характер аварии;

— количество личного состава, покинувшего лодку; при каких обстоятельствах;

---

* В скобках указываются действия при обращении с аварийно-сигнальным буем с радиосветосигнальным устройством.

— размещение личного состава по отсекам и его состоянию;

— готовность к самостоятельному выходу и обеспеченность ИСП;

— возможность использования устройств для выхода из отсеков, приема средств поддержания жизнедеятельности и спасения;

— состояние отсеков (затоплен полностью или частично, давление в отсеке, содержание CO_2, наличие радиоактивного заражения);

— наличие средств регенерации по отсекам и время включения их в действие;

— положение лодки на грунте (курс, крен, дифферент);

— предложения командира подводной лодки по спасению личного состава.

Обнаружен спасательный буй-вьюшка

45. Спасательный буй-вьюшка — пенопластовый пустотелый цилиндр, обтянутый парусиной и выкрашенный в ярко-красный цвет. Внутри цилиндра находится вьюшка с буйрепом, по которому подводники в снаряжении ИСП могут выходить на поверхность. Всплывший на поверхность спасательный буй-вьюшка свидетельствует о начале самостоятельного выхода подводников.

Обнаружив буй-вьюшку, спасатель занимает безопасную для подводников позицию в стороне от места их выхода и спускает на воду катера и шлюпки, снабженные спасательными средствами. Катера и шлюпки подходят к спасательному бую-вьюшке, удерживаясь на расстоянии 3—4 м от него.

46. Подводников, самостоятельно вышедших на поверхность, поднимают на шлюпку (катер), где им освобождают лицо путем разжгутовки комбинезона и снимают с них дыхательные аппараты. После доставки потерпевших на спасатель их при необходимости помещают под наблюдением врача-физиолога в поточно-декомпрессионную камеру и оказывают им другую медицинскую помощь. Если на спасателе нет камеры и врача-физиолога, то для проведения рекомпрессии оперативной службой флота (вмб) принимаются меры к срочной доставке подводников на ближайшие спасательные суда, в береговые подразделения аварийно-спасательной службы, где есть поточно-декомпрессионные камеры, или на подводные лодки.

Обнаружены спасательные камеры

47. Спасательная камера многократного действия по форме похожа на аварийно-сигнальный буй, но отличается от него бо́льшими размерами, окраской (шаровый или ярко-красный цвет) и отсутствием светосигнального устройства. Кроме того, камера имеет верхний входной люк* и связана с подводной лодкой ходовым тросом, посредством которого она совершает подъемы и спуски для вывода подводников на поверхность. При всплытии камеры на поверхность находящиеся в ней подводники, одетые в снаряжение ИСП, открывают люк и самостоятельно покидают камеру, после чего подбор их из воды и оказание им помощи осуществляются так же, как указано в ст. 17—21. Подходить и швартоваться к камере кому бы то ни было **запрещается**.

Спасение подводников, находящихся в камере однократного действия, производится теми же способами, что и спасение личного состава, плавающего в море на плотах и других групповых спасательных средствах. При этом принимаются меры, исключающие поступление воды внутрь камеры.

Обнаружены сигнальные патроны, воздушные пузыри, масляные пятна и другие признаки гибели подводной лодки

48. Обнаружив сигнальные патроны типа КСП или воздушные пузыри, спасатель, не прекращая наблюдения, немедленно обвеховывает это место и по мере повторения этих сигналов или при появлении новых признаков затопления подводной лодки уточняет ее местонахождение на грунте с учетом направления ветра, течения и волнения. Аналогичные действия выполняются и в том случае, если в качестве признака гибели подводной лодки обнаружен какой-либо плавающий предмет, но при условии, что он был замечен непосредственно в момент всплытия (появления) на поверхность.

Если обнаружены масляные пятна, свободно плавающие предметы оборудования и снабжения подводной лодки и обмундирования ее личного состава, момент появления (всплытия) которых не установлен, то спасатель, как можно точнее определив и обвеховав место, организует поиск затонувшей подводной лодки собственными средствами

---

* На некоторых камерах верхний входной люк отсутствует.

(гидроакустической станцией, эхолотом и др.), включая простейший трал (с кошкой).

49. Предупреждение! В связи с тем, что в любую минуту могут всплыть на поверхность спасательные буи-вьюшки, спасательные камеры и сами подводники, при тралении должны быть приняты меры предосторожности, исключающие опасность для выходящих подводников.

50. В зоне, зараженной отравляющими и радиоактивными веществами, спасение личного состава производится в основном обычными способами и средствами. При этом принимаются меры по противохимической защите и радиационной безопасности в соответствии с требованиями Наставления по защите войск от оружия массового поражения и специальных инструкций с учетом особенностей использования данных поисково-спасательных сил и средств.

V. ДЕЙСТВИЯ ЛИЧНОГО СОСТАВА, ПОКИНУВШЕГО ГИБНУЩИЙ КОРАБЛЬ (САМОЛЕТ) И НАХОДЯЩЕГОСЯ НА СПАСАТЕЛЬНЫХ СРЕДСТВАХ

51. Сохранение жизни личного состава, покинувшего гибнущий корабль (самолет) и разместившегося на шлюпках, катерах, плотах и других спасательных средствах, в основном зависит от своевременно и правильно принятых мер по оказанию само- и взаимопомощи, установлению и соблюдению твердого уставного порядка, сплочению высокодисциплинированного коллектива, способного обеспечить непотопляемость шлюпки * и безопасность ее длительного плавания в сложных условиях открытого моря.

52. Первоочередные мероприятия после размещения личного состава: быстрый уход (удаление) шлюпки от тонущего корабля на безопасное расстояние (100—150 м) и оказание первой помощи пострадавшим.

53. При наличии у пострадавшего ранения мягких тканей производится остановка кровотечения, обработка краев раны раствором йода и наложение на рану стерильной повязки.

Для остановки артериального кровотечения ** необходимо прижать поврежденную артерию пальцем у края раны, который расположен ближе к сердцу. Если рана с артериальным кровотечением находится на конечности, то после пережатия артерии пальцем на конечность накладывают жгут выше раны и отмечают время его наложения. Через 2 ч, вновь прижав артерию пальцем, распускают жгут на 5—10 мин и, ослабляя сдавливание артерии пальцем, проверяют, прекратилось ли кровотечение. Если крово-

---

* Здесь и в дальнейшем под термином «шлюпка» подразумеваются также корабельные катера, спасательные камеры однократного действия, плоты и другие групповые спасательные средства.

** Кровь алого цвета брызжет фонтаном.

течение остановилось, жгут оставляют на месте в распущенном состоянии, а при возобновлении кровотечения его затягивают повторно на такой же срок несколько выше первоначального места наложения.

В случае перелома костей на поврежденную конечность накладывают шину такой длины и конфигурации, чтобы исключить возможность движения в двух близлежащих к месту перелома суставах.

54. При утоплении, а гакже в случае потери сознания и остановки дыхания от теплового удара пострадавшему делают искусственное дыхание и непрямой массаж сердца.

55. Искусственное дыхание осуществляется преимущественно способом «рот в рот». При этом предварительно удаляют воду из дыхательных путей пострадавшего, очищают полость рта пальцем и выводят наружу язык. Для удаления воды из дыхательных путей пострадавшего кладут животом на колено оказывающего помощь и опускают его голову возможно ниже. После удаления воды пострадавшего кладут на спину с запрокинутой назад головой. Оказывающий помощь накладывает на рот пострадавшего кусочек бинта, зажимает его нос пальцами и, плотно прижавшись своим ртом ко рту пострадавшего, производит энергичное вдувание воздуха в его легкие, осуществляя искусственный вдох. По окончании вдувания оказывающий помощь отпускает нос пострадавшего, благодаря чему происходит выдох. Число циклов искусственного дыхания способом «рот в рот» должно составлять 10—15 в минуту.

При невозможности осуществить искусственное дыхание способом «рот в рот» (ранение лица, шеи) оно проводится путем ритмического (15—20 раз в минуту) сдавливания нижних отделов грудной клетки. В этом случае пострадавший может лежать на спине или на животе с повернутой в сторону головой.

Искусственное дыхание любым из указанных способов делают до восстановления у пострадавшего собственного дыхания или до появления явных признаков смерти (окоченение, трупные пятна).

56. Непрямой массаж сердца применяется в том случае, когда у пострадавшего не прощупывается пульс. Обычно такой массаж делают одновременно с искусственным дыханием, но выполняет его другое лицо.

Пострадавший во время массажа сердца должен лежать на спине на твердой плоской поверхности. Оказывающий помощь сильно и ритмично (40—60 раз в минуту) надавливает на нижнюю треть грудины пострадавшего обеими

руками, положенными одна на другую. Массаж сердца производится в течение 1—2 мин и прекращается при появлении у пострадавшего пульса. Если пульс в указанный срок не появляется, то попытки восстановить сердечную деятельность пострадавшего продолжаются в течение 10—15 мин.

Для проведения массажа сердца и искусственного дыхания пострадавшему от теплового удара его помещают в тень, периодически смачивая голову и грудь водой и растирая нашатырным спиртом виски. При отсутствии ветра над лицом пострадавшего создают искусственный поток воздуха путем обмахивания.

57. В случае переохлаждения и озноба у пострадавшего проводятся мероприятия по его согреванию: растирают тело, по возможности дают пить разбавленный пресной водой спирт, одевают в сухую одежду и укрывают от ветра.

При обмораживаниях согревают обмороженную часть тела, на пораженный участок кожи (не вскрывая появившихся пузырей) накладывают повязку.

58. В холодную погоду в целях согревания организма рекомендуется выполнять энергичные мышечные упражнения. Одновременно личный состав оборудует в шлюпке укрытие от ветра и по возможности находится в нем, тесно прижавшись друг к другу.

Для защиты от жары в тропическом поясе личный состав должен находиться во влажной одежде с покрытой головой. Укрытием от прямых солнечных лучей может служить тент, оборудованный из паруса или чехлов.

Лицам, подверженным морской болезни, рекомендуется выдавать из аптечки аэрон: по одной таблетке утром и по половине таблетки днем и вечером. Одновременно указанные лица привлекаются к выполнению различных работ и заданий, что способствует повышению устойчивости их организма к укачиванию.

59. При недостатке продуктов питания члены экипажа могут от голода потерять сознание. Такое обморочное состояние, как правило, бывает кратковременным и проходит без посторонней помощи. Лицам, теряющим сознание от голода, по возможности улучшают рацион питания.

Оказание медицинской помощи в остальных случаях осуществляется в соответствии с инструкцией, прилагаемой к имеющейся на шлюпке аптечке.

60. Одновременно с оказанием первой медицинской помощи и принятием мер по защите потерпевших от жары или холода производится распределение обязанностей с

расчетом охвата всего личного состава, за исключением тяжелопострадавших.

Прежде всего назначается (объявляется) командир шлюпки, если старшинство на шлюпке по каким-либо причинам не было определено командованием терпящего бедствие корабля.

61. Командирами шлюпок становятся старшие по должности офицеры (лица командного состава вспомогательного флота), а при их отсутствии — старшины (соответствующие должностные лица вспомогательного флота); при равных должностях — старшие по воинскому званию из числа офицерского (старшинского) состава корабельной службы. Предпочтение отдается офицерам (старшинам) или лицам командного состава вспомогательного флота, ранее прошедшим специальную подготовку и допущенным к самостоятельному управлению шлюпкой на веслах и под парусом, а при отсутствии таких специалистов — лицам штурманской и боцманской специальности. В случае отсутствия на шлюпке кого-либо из командного состава командиром объявляется наиболее опытный старший матрос (матрос 1 класса) преимущественно из рулевых или из боцманской команды.

62. Командир шлюпки является прямым начальником всего личного состава шлюпки и пользуется всеми правами, определенными Корабельным и Дисциплинарным уставами или Уставом вспомогательных судов и базовых плавучих средств ВМФ. Он обязан:

— обследовать на шлюпке место гибели корабля с целью подбора плавающих на воде людей;

— проверить наличие и состояние снаряжения и имущества, аптечки с медикаментами, запасов пресной воды, продовольствия и топлива;

— принять решение: оставаться в районе бедствия или, определив курс, порядок и способ передвижения, начать переход к берегу или в районы морских торговых путей, активного рыболовства, морского промысла;

— организовать наблюдение за горизонтом и воздухом и несение радиовахты, а также распределить между личным составом другие необходимые обязанности, по возможности учитывая специальность (профессию), физическое и моральное состояние, способности и прочие индивидуальные качества каждого из членов экипажа;

— распределить места личного состава в шлюпке в соответствии с их функциональными обязанностями и с учетом их физического состояния;

— назначить себе заместителя, руководствуясь при этом рекомендациями, изложенными здесь и в предыдущей статье;

— контролировать выполнение личным составом обязанностей по обслуживанию и содержанию шлюпки, поддерживая уставной порядок и высокие морально-боевые качества подчиненных;

— управлять шлюпкой, соблюдая требования навигационной безопасности и принимая меры по сохранению остойчивости и плавучести, по борьбе за живучесть;

— установить порядок расходования питьевой воды и продовольствия, контролировать соблюдение этого порядка и руководить действиями личного состава по пополнению запасов;

— при первой же возможности принять меры для присоединения к остальным шлюпкам погибшего корабля;

— вести вахтенный журнал.

Командир шлюпки отдыхает при благоприятных условиях обстановки, чередуясь со своим заместителем, на которого в этот период распространяются права и обязанности командира.

63. Принятие плана действий зависит от конкретных условий обстановки. При благоприятных условиях — близость берега, морских торговых путей, района активного рыболовства или морского промысла — целесообразно, пока личный состав полон сил и энергии, немедленно начать переход в один из этих районов. Главными средствами передвижения при отсутствии или неисправности штатного двигателя или подвесного мотора являются весла и парусное вооружение (последнее — при силе ветра не более 4 баллов). В случае значительного удаления места бедствия от указанных районов целесообразнее оставаться на месте и ждать появления поисково-спасательных сил.

64. Если шлюпок несколько, то старший из командиров (командир погибшего корабля, один из его помощников по старшинству) объявляется командиром перехода, который проверяет состояние личного состава, принимает меры к поиску отсутствующих и организует совместное плавание шлюпок.

Совместное плавание обеспечивает бóльшую навигационную безопасность шлюпок и грамотное управление ими, увеличивает эффективность наблюдения за горизонтом и воздухом, способствует рациональному расходованию пиротехнических средств и позволяет поисково-спасательным силам быстрее обнаружить шлюпки в море. Для совместного

плавания шлюпки выстраиваются в кильватерную колонну при благоприятных условиях соединяются между собой фалинями или другими концами длиной 15—30 м (в зависимости от параметров волны), в расчете не допустить обрыва фалиней.

65. Наблюдение за горизонтом и воздухом ведется круглосуточно и по возможности двумя наблюдателями одновременно. Эти обязанности возлагаются на наиболее внимательных и выносливых членов экипажа, обладающих хорошим зрением и слухом, а также высоким чувством ответственности за порученное дело. Продолжительность несения вахты (смены) зависит от состояния погоды, времени суток и физического состояния личного состава, но в любом случае она не должна превышать двух часов.

66. В распоряжении наблюдателей могут, как правило, находиться следующие средства подачи сигналов:

— ручной герметизированный фонарь, ракеты и фальшфейеры — в темное время суток;

— сигнальный рожок и свисток — в тумане;

— сигнальное зеркало — в солнечную погоду и в лунную ночь.

67. В целях рационального использования пиротехнических средств подача сигналов с их помощью производится по приказанию (разрешению) командира шлюпки и только в том случае, когда они действительно могут быть замечены какими-либо кораблями или самолетами (ночью при ясной погоде фальшфейеры и ракеты видны на расстоянии до 25 миль). При совместном плавании сигналы подаются по указанию командира перехода, который регулирует расход пиротехнических средств между всеми шлюпками равномерно — на случай отрыва какой-либо из них. Ракеты и фальшфейеры выпускаются по ветру за бортом шлюпки, чтобы горящие частицы не явились причиной пожара или ожога людей.

68. Несение радиовахты при наличии исправной радиостанции организуется по указанию командира шлюпки (перехода) в зависимости от состава радиотелеграфистов, но во всех случаях прослушивание эфира и подача сигналов бедствия производятся в начале каждого часа в течение 5—10 мин. При отсутствии на шлюпке корабельных радиотелеграфистов или в случае выхода их из строя несение радиовахты возлагается на радистов-любителей из числа членов экипажа или осуществляется лично командиром шлюпки и его заместителем.

69. Навигационная безопасность плавания достигается:

— плаванием по компасу и карте, а при их отсутствии — ориентировкой по небесным светилам и особым признакам (например, кучевые облака на горизонте и появление птиц свидетельствуют о близости берега);

— умелым маневрированием при плавании вблизи рифов, камней и других опасностей;

— организацией наблюдения за горизонтом и воздухом в соответствии с указаниями, изложенными в ст. 65 настоящей Инструкции;

— соблюдением требований ППСС и Шлюпочной сигнальной книги.

70. Для сохранения остойчивости и плавучести шлюпки и организации эффективной борьбы за ее живучесть помимо соблюдения требований, изложенных в ст. 18 настоящей Инструкции, проводятся следующие мероприятия:

— размещение людей и распределение грузов равномерно по всей площади, а при следовании шлюпки под парусом или на буксире — только под банками (на днище, рыбинах); тем самым предупреждается появление опасного крена;

— удержание шлюпки в штормовую погоду против волны или по волне, что достигается умелым управлением рулем и постановкой плавучего якоря *;

— соблюдение противопожарного режима (курение, обращение с открытым огнем и пиротехническими средствами) и поддержание огнетушителей и других противопожарных средств в немедленной готовности к использованию по назначению.

71. Порядок расходования пресной воды и пополнения ее запасов предусматривает выполнение следующих рекомендаций:

— принимаются меры по сбору дождевой воды;

— в первые сутки, если не было дождя и не удалось пополнить запасы воды, необходимо вообще воздержаться от питья;

— в последующем строго ограниченную суточную норму (до 0,5 л на человека) разделить на три части для приема утром, днем и вечером (после еды); при этом воду пить медленно, небольшими глотками, возможно дольше задерживая ее во рту;

— для уменьшения расхода питьевой воды перед употреблением можно добавлять в нее морскую воду в соотно-

---

* Плавучий якорь также уменьшает скорость дрейфа шлюпки, а при подходе к берегу снижает вероятность ее выброса.

шении: одна часть морской воды и три части пресной или одна часть морской и шесть частей пресной воды;

— в северных районах для питья можно употреблять воду, получаемую при растапливании морского льда;

— воздерживаться от курения, также способствующего увеличению жажды;

— с целью уменьшения жажды всемерно использовать сок свежей рыбы, для чего ее мякоть, освобожденную от костей, завернуть в какую-нибудь ткань и, туго скручивая концы последней, собрать просачивающийся сок. Можно также высасывать сок из кусочков рыбы.

72. Основное требование при расходовании продовольствия — это сохранение первоначальных (корабельных) запасов до более трудного времени и установление рациона, в 3—4 раза меньшего обычной суточной нормы. Главным источником пополнения запасов продуктов питания является рыба, разделка и заготовка которой осуществляются следующим образом.

Очистив рыбу от внутренностей, отрезают плавники и голову, вынимают спинной хребет, нарезают мелкими кусочками и развешивают для провяливания на воздухе или высушивания на солнце. Вяленая рыба используется как в пищу, так и в качестве приманки при ловле птиц и рыб. Выловленная рыба, которая раздувается при прикосновении или покрыта колючками, шипами и острыми наростами, считается ядовитой и выбрасывается за борт. Признаками несъедобных рыб также считаются: необычная форма тела (круглая или угловатая); плотная окостеневшая кожа, покрытая твердыми пластинками; небольшие жаберные отверстия; форма рта, напоминающая клюв попугая; небольшие брюшные плавники или полное их отсутствие. В сыром виде не следует есть рыбную икру и молоку.

В пищу можно использовать свежие морские водоросли и мясо морских птиц. Также съедобны кальмары и каракатицы, но разделка их требует особой осторожности, в частности при удалении мешочка с чернильной жидкостью у кальмаров и твердого спинного хребта у каракатиц.

VI. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КОРАБЕЛЬНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ ДЛЯ СПАСЕНИЯ ЛИЧНОГО СОСТАВА

73. На корабельные вертолеты может возлагаться выполнение поисково-спасательных работ, указанных в ст. 7 и 8 настоящей Инструкции. При этом поиск терпящего в море бедствие личного состава (объекта) осуществляется с помощью специальной бортовой аппаратуры или визуально.

Спасение терпящего на воде бедствие личного состава осуществляется:

— сбросом с вертолета спасательных средств (надувных лодок и плотов, спасательных жилетов и др.);

— подъемом спасаемых на борт вертолета.

Подъем на борт вертолета людей, плавающих на воде, и с терпящего бедствие корабля, с приводнившегося самолета или со шлюпки осуществляется с помощью подъемного устройства вертолета. Последовательность действий экипажа вертолета при спасении личного состава определяется специальной инструкцией.

74. Возможность и успешность использования корабельных вертолетов для поисково-спасательных работ определяется гидрометеорологическими условиями в районе бедствия, временем суток, видимостью, физическим состоянием и моральными качествами потерпевшего бедствие личного состава, а также натренированностью экипажа вертолета.

75. По команде «Корабль к полетам вертолетов приготовить» на корабле помимо действий по непосредственному приготовлению вертолета и взлетно-посадочной площадки выполняются следующие мероприятия:

— приводится в немедленную готовность спасательный катер (шлюпка);

— развертывается пункт медицинской помощи и подготавливаются дополнительные помещения для приема пострадавших;

— приводятся в действие радиотехнические средства, а при полетах ночью, кроме того, включается светотехническое оборудование;

— устанавливается двусторонняя связь с вертолетом;

— корабль приводится в положение, обеспечивающее безопасность взлета и посадки вертолета.

76. Визуально обнаружив терпящий бедствие объект, командир вертолета:

— докладывает по действующим каналам связи и установленным на флоте порядком на свой корабль или на корабль, ближайший к месту аварии, фактическую обстановку в районе бедствия;

— снижается и приступает к спасению личного состава имеющимися средствами.

77. В случае неисправности штатного подъемного устройства, а также на вертолетах, где такое устройство отсутствует, подъем людей осуществляется с помощью штормтрапа или транспортировкой на внешней подвеске.

78. В арктических и антарктических условиях для эвакуации людей, терпящих бедствие на льдине, вертолет по возможности производит посадку, а при отсутствии такой возможности подъем потерпевших на борт вертолета осуществляется с режима висения.

79. Действия экипажей вертолетов при выполнении спасательных работ определяются Инструкцией экипажу вертолета.

Действия командиров кораблей и капитанов судов при совместной работе с корабельными вертолетами при выполнении спасательных работ определены Инструкцией командирам кораблей и капитанам судов по грузовым и швартовным операциям при использовании корабельных вертолетов (приложение 5).

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

(К ст. 3)

ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА КОРАБЛЕЙ И ЧАСТЕЙ ВМФ

Рис. 2. Спасательный жилет ИСС:
1 — камера плавучести, *2* — трубка с пробкой для поддува камер плавучести; *3* — поясной ремень; *4* — нижний ремень

Технические данные

Габариты жилета в сложенном виде — 400×180×300 мм; объем — 16,8 дм³, масса — 2 кг, подъемная сила без поддува — 14 кгс; подъемная сила после полного поддува — 40 кгс

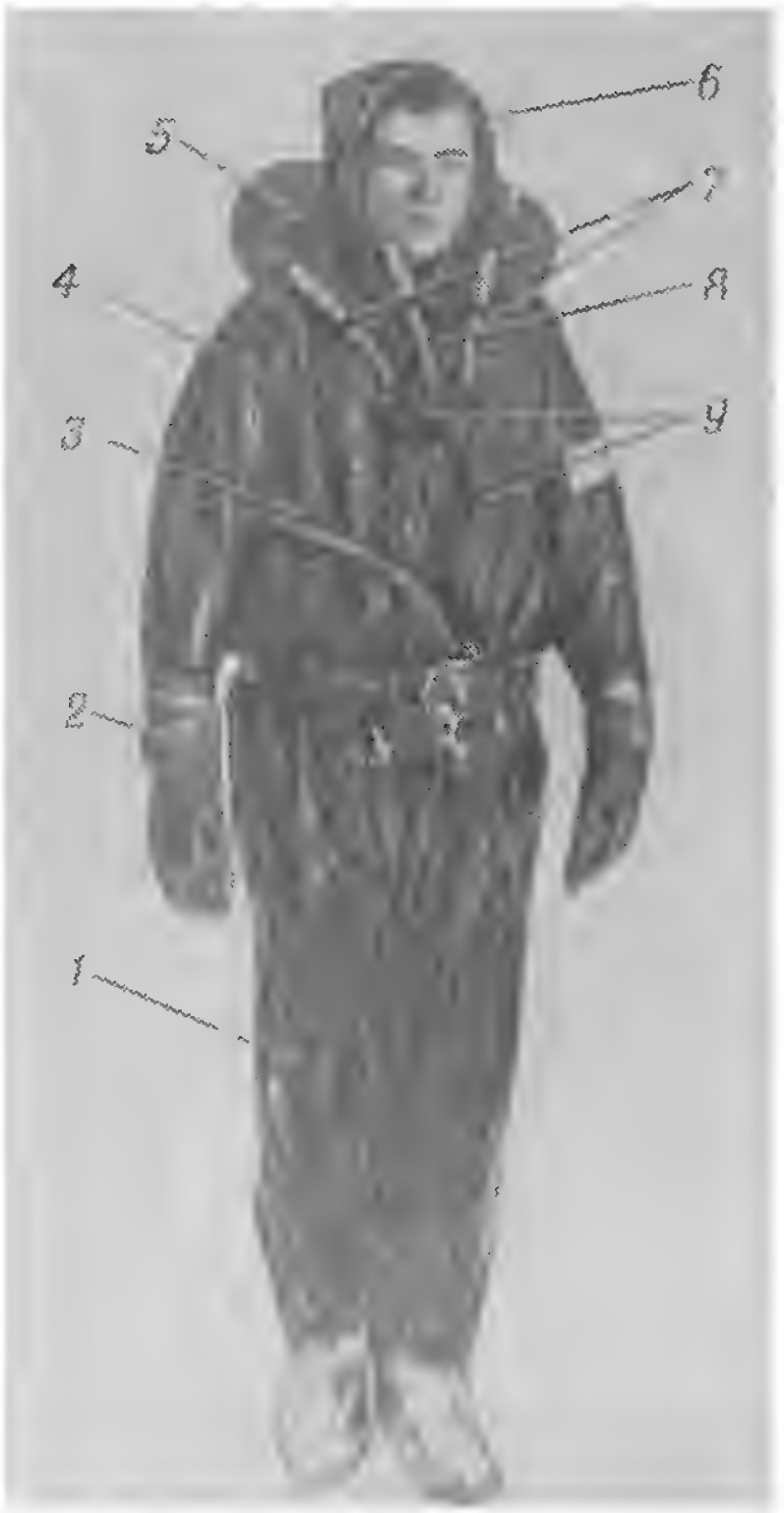
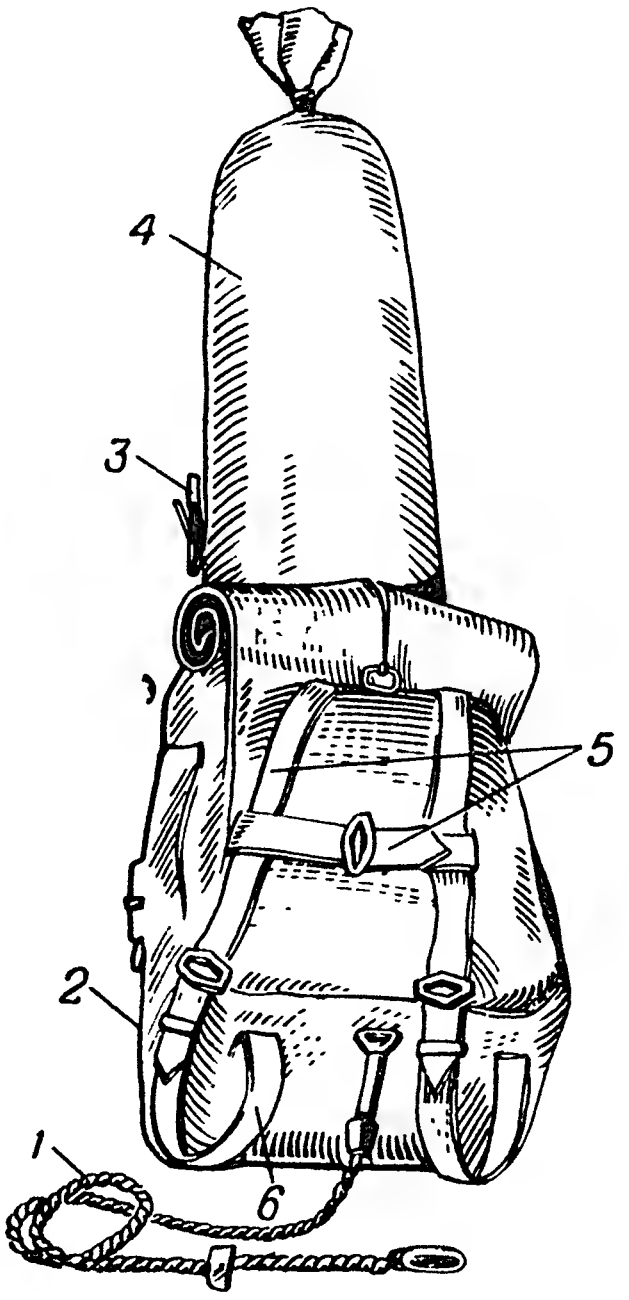


Рис. 3. Гидрокомбинезон десантника ГКД:

1 — брюки, *2* — перчатка съемная, *3* — подъемный строп, *4* — куртка, *5* — надувной воротник, *6* — капюшон; *7* — трубки поддува камер плавучести, *8* — трубка поддува подкостюмного пространства; *9* — камеры плавучести

Технические данные

Габариты ГКД, уложенного в сумку, — 450×150×400 мм; масса — 7 кг, объем камер плавучести — 22,0 дм^3; масса боевого снаряжения, надетого на десантника, — не более 25 кг



а

б

Рис. 4. Мягкий контейнер десантника МКД:

а — общий вид; *б* — в надетом положении
1 — буксирный тросик; *2* — корпус; *3* — трубка поддува с пробкой; *4* — аппендикс длинный; *5* — ремни плечевые; *6* — поясной ремень с пряжкой

Технические данные

Габариты МКД в походном положении — 230×350×450 мм; масса — 2,5 кг; число отсеков — 2; положительная плавучесть неснаряженного МКД при двух полностью надутых отсеках — 69 кгс; давление в отсеках — 500 мм вод. ст.; эксплуатационная нагрузка — не более 30 кгс

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

(К ст. 3)

ГРУППОВЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА КОРАБЛЕЙ (СУДОВ) ВМФ

Рис. 5. Спасательная платформа морская СПМ:
1 — растяжка, *2* — скат; *3* — понтон; *4* — сетка спасательная

Технические данные

Технические характеристики	Понтон	Скат
Длина	2500 мм	5000 мм
Ширина	3000 мм	2800 мм
Высота	700 мм	750 мм
Диаметр труб	350 мм	400 мм
Масса	60 кг	90 кг
Пассажировместимость	10 чел.	—

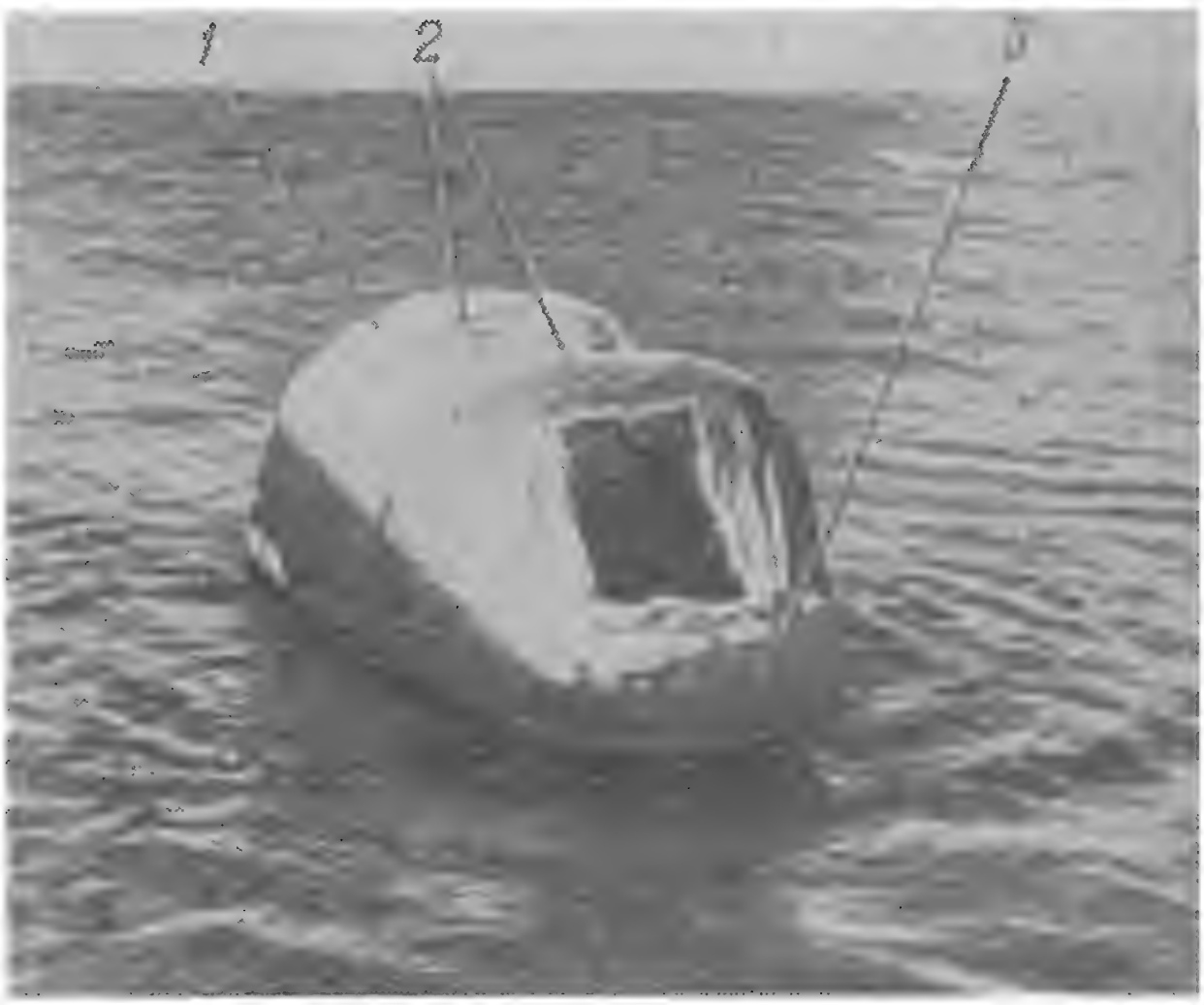


Рис. 6. Спасательный надувной плот ПСН:
1 — тент; *2* — надувные дуги; *3* — камеры плавучести

Технические данные

Технические характеристики	ПСН-6М	ПСН-10М
Водоизмещение	0,534 т	0,895 т
Пассажировместимость	6 чел.	10 чел.
Масса	85 кг	125 кг
Максимальная высота сбрасывания	18,3 м	18,3 м

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

(К ст. 3)

АВИАЦИОННЫЕ ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ И ГРУППОВЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

Рис. 7. Авиационный спасательный жилет АСЖ-58:

1 — баллончик углекислотный; *2* — камеры плавучести; *3* — трубки поддува камер плавучести; *4* — подъемный строп; *5* — сигнальная лампочка

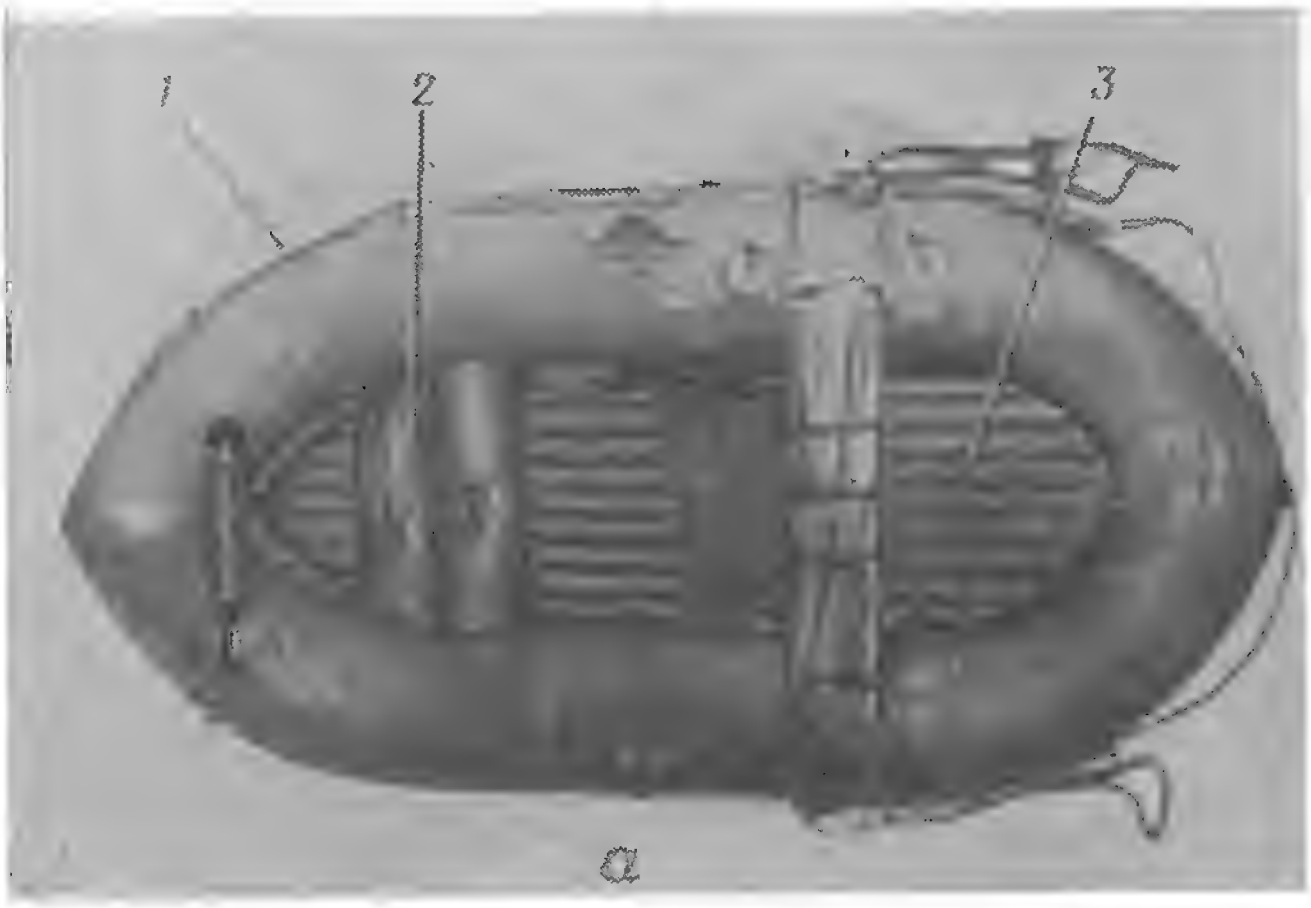
Технические данные

Габариты жилета, уложенного в сумку,— 300×200×50 мм; масса — 2 кг; положительная плавучесть — 15 кгс; положительная плавучесть при наполнении одной камеры плавучести — 10 кгс

Рис. 8. Спасательная одноместная лодка МЛАС-1М:
1 — камера плавучести; *2* — палатка; *3* — трубка наполнения камеры плавучести от углекислотного баллончика

Технические данные

Габариты в уложенном виде — 400×400×100 мм; масса — 4,2 кг; время наполнения лодки газом — 13—15 с



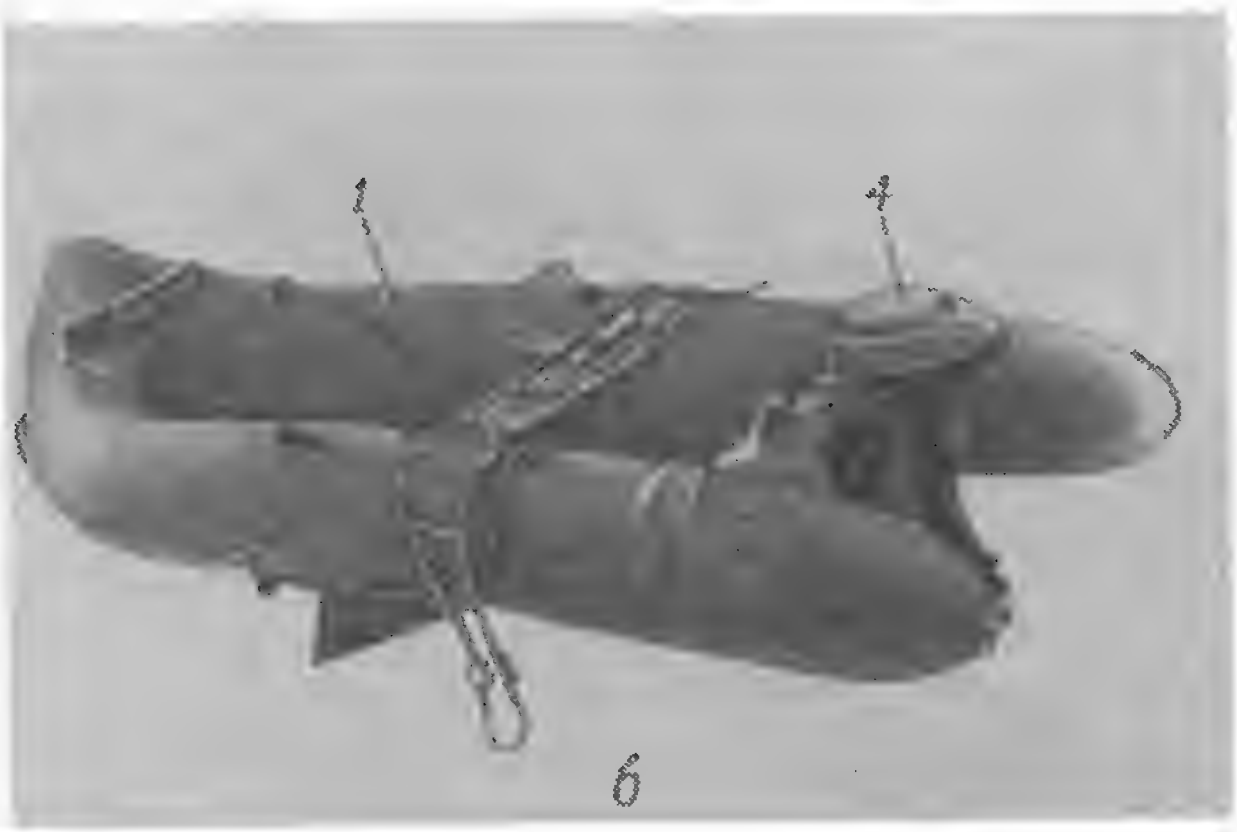


Рис. 9. Спасательная пятиместная лодка типа ЛАС:

а — ЛАС-5М-2; *б* — ЛАС-5М-3

1 — камера плавучести; *2* — контейнер с предметами снабжения; *3* — днище; *4* — двигатель

Технические данные

Технические характеристики	ЛАС-5М-2	ЛАС-5М-3
Габариты (в уложенном виде)	730×500×270 мм	800×510×300 мм
Масса	29,5 кг	31,0 кг
Мощность двигателя	—	8,0 л. с.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
(К ст. 32)

ВАРИАНТЫ НАВЕДЕНИЯ ПОДВЕСНОЙ КАНАТНОЙ ДОРОГИ

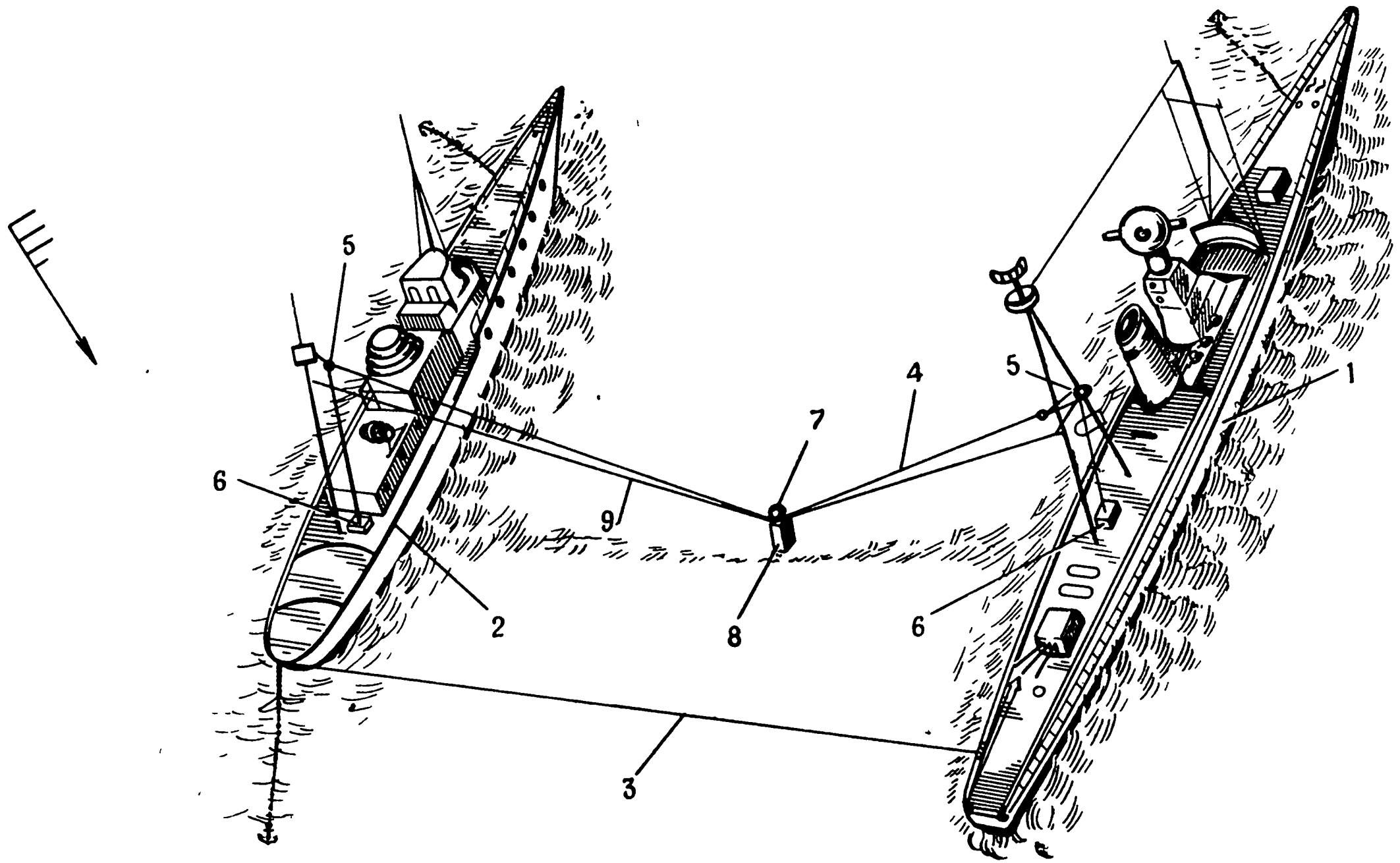


Рис. 10. Схема наведения подвесной канатной дороги (вариант 1):
1 — корабль, терпящий бедствие; *2* — спасатель; *3* — буксирный (надежный) трос; *4* — несущий трос; *5* — канифас-блоки; *6* — компенсирующие грузы; *7* — бегун-блок; *8* — контейнер; *9* — тяговый трос

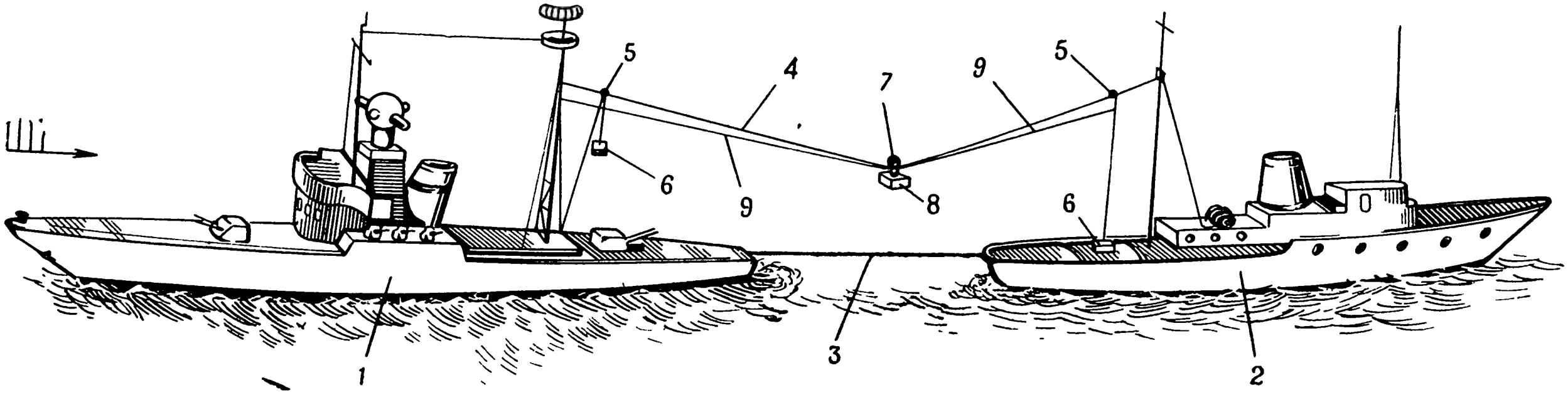


Рис. 11. Схема наведения подвесной канатной дороги (вариант 2):

1 — корабль, терпящий бедствие; *2* — спасатель; *3* — буксирный (надежный) трос; *4* — несущий трос; *5* — канифас-блоки; *6* — компенсирующие грузы; *7* — бегун-блок; *8* — контейнер; *9* — тяговый трос

Для наведения подвесной канатной дороги между спасателем и терпящим бедствие кораблем оба корабля отдают якоря на минимально допустимом друг от друга расстоянии (рис. 10). При этом первым становится на якорь терпящий бедствие корабль *1*, затем носовой и кормовой якоря отдает спасатель *2*. Для уменьшения рыскливости на терпящий бедствие корабль подается буксирный или другой надежный трос *3*. После этого спасатель с помощью линемета и проводника подает несущий трос *4*, концы которого закрепляются на мачтах обоих кораблей посредством канифас-блоков *5* и натяжных (компенсирующих) грузов *6*. Высота закрепления несущего троса к мачтам выбирается с учетом класса и размерений кораблей, расстояний между ними и высоты волны с расчетом не допустить захлестывания эвакуируемого личного состава водой. К несущему тросу на бегун-блоке *7* подвешивается контейнер *8*, в который помещается человек. С помощью тяговых тросов *9* бегун-блок с подвешенным контейнером перемещается по несущему тросу между кораблями. При отсутствии специального контейнера применяется корзина или сетка. Тяжелопострадавших предварительно привязывают к корзине (сетке).

В случае невозможности постановки на якорь спасатель для удержания необходимого расстояния подает на терпящий бедствие корабль буксирный трос (рис. 11). Выбрав курс, как правило, по волне, спасатель дает самый малый ход и приступает к наведению подвесной канатной дороги, как указано выше. В зависимости от обстановки заводка буксира может быть произведена и за нос.

Использование штатной подвесной дороги осуществляется в соответствии с Руководством по передаче грузов в море на ходу.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

(К ст. 79)

ИНСТРУКЦИЯ КОМАНДИРАМ КОРАБЛЕЙ И КАПИТАНАМ СУДОВ ПО ГРУЗОВЫМ И ШВАРТОВНЫМ ОПЕРАЦИЯМ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КОРАБЕЛЬНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

1. Для приема и передачи людей (грузов), подачи швартовов и кабелей с режима висения на вертолете предусмотрены:

— электролебедка ЛПГ-2 с тросом (диаметром 3,5 мм, длиной 40 м) с гаком на конце для подъема в кабину одного человека или груза массой не более 150 кг и размерами не более 90×90×90 см;

— специальный стальной, пеньковый или капроновый шкентель (диаметром 14 мм) с гаком, без лебедки для перевозки грузов на внешней подвеске массой не более 1000 кг;

— пеньковый или капроновый конец (диаметром 30 мм, длиной 20—25 м) для подачи швартовов и кабелей.

2. Командир (капитан) при работе с вертолетом должен привести корабль (судно) относительно ветра в следующее положение:

— при приеме или передаче людей (грузов) с кормы — правым бортом к ветру (30—60° правого борта);

— при приеме или передаче людей (грузов) с бака — левым бортом к ветру (120—180° левого борта).

3. Висение вертолета над кораблем, особенно в штормовую погоду, является сложным элементом полета, поэтому все работы с вертолетом должны производиться организованно и четко.

4. Работами личного состава с вертолетом должен руководить подготовленный старший помощник командира. В районе погрузки убрать съемные выступающие конструкции (на пл убрать выдвижные устройства), посторонее оборудование, концы и другие предметы, которые могут помешать работе личного состава. В работе участвует

только специально подготовленный и проинструктированный постоянный личный состав, одетый в спасательные жилеты. Место работ оградить леером; постороннему личному составу укрыться.

5. При работах соблюдать меры предосторожности, предусмотренные при грузовых и швартовных работах.

6. Вертолет не передает на корабль концов для обвязки груза, поэтому **категорически запрещается** вязать узлы, удавки, петли из любых концов, спущенных вертолетом. Все концы, поданные с вертолета, должны быть ему сразу возвращены.

7. **Категорически запрещается** каким-либо образом крепить к кораблю любые концы, связанные с вертолетом.

8. Если вертолет опускает подъемный стальной конец с привязанным пеньковым концом, то этот конец-оттяжку использовать для регулирования положения гака, для подтягивания груза к месту его отцепки. Оттяжку держать в руках, ни в коем случае не крепить ее, возвращать по сигналу с вертолета.

9. Все операции по креплению и отцепке груза производить на открытом месте, в поле зрения летчика. **Запрещается** опускать гак для крепления или отцепки груза в трюм, в рубочный люк и в другие недоступные наблюдению летчика места.

10. О готовности груза или человека к подъему или по окончании отцепки сигнализировать летчику подъемом вверх правой руки.

11. Любые грузы или люди, подлежащие транспортировке, должны быть подготовлены в соответствии с пп. 12—16 настоящей Инструкции, о чем доложить старшему начальнику.

12. Подъем людей осуществляется, как правило, с использованием вертолетной электролебедки, троса диаметром 3,5 мм, гака и страховочного пояса. Подъем на вертолет выполняется по одному человеку. За один рейс вертолет может взять на борт до шести человек (кроме экипажа), на короткие расстояния разрешается перевозка одного человека без подъема в кабину, на тросе.

Перевозимые люди должны быть в спасательных жилетах. Страховочные пояса надевать плотно, чтобы исключить возможность выпадания людей при подъеме и спуске.

Гак подъемного троса заводится за рым страховочного пояса, при этом рым должен быть на груди. При подъеме или опускании транспортируемый должен руки и ноги дер-

жать в стороны, чтобы уменьшить осевое вращение. Руками предохраняться от ударов о борта, шасси вертолета и надстройки корабля. На борту вертолета строго выполнять указания техника.

13. **Погрузку больных** производить на корабельных носилках в вертикальном положении, подъемный гак троса крепить к верхнему рыму носилок. Тщательно прикрепить больного к носилкам привязными ремнями, верхние из которых пропустить под мышки, обвязать его стропами (ремнями). Подъем выполнять по одному человеку. Вертолет может принять на борт двое носилок с больными.

14. **Перевозка легких грузов (до 150 кг):**

— масса одной упаковки должна быть не более 150 кг, габариты не более 90×90×90 см;

— груз должен быть надежно упакован, обвязан и иметь транспортировочную петлю (строп) из троса диаметром не более 30 мм для подвески на гак электролебедки вертолета;

— грузы, боящиеся воды, упаковать в водонепроницаемые мешки;

— о грузах, нуждающихся в особой осторожности при транспортировке, предупредить экипаж вертолета заранее;

— при передаче грузов в разные адреса на упаковке надписать бортовой номер корабля.

15. Перевозка легких, как правило, однообразных грузов навалом (продукты, вещевое имущество, ящики и др.) общим объемом до 3—4 м^3 и массой не более 1000 кг может осуществляться с использованием плетеной грузовой сетки.

16. **Перевозка тяжелых грузов (от 150 до 1000 кг):**

— принимающий грузы корабль должен находиться с наветренной стороны от корабля, передающего грузы, с тем чтобы исключить разворот вертолета после взлета с грузом и перед его приемом;

— груз должен быть упакован (обвязан), иметь стропку (петлю) из троса диаметром не более 40 мм для крепления за гак или к скобе шкентеля;

— перед отрывом груза от палубы личному составу во избежание травм уйти в безопасное место;

— не находиться под грузом, имея в виду, что при зацепке груза или при неполадке в двигателе вертолет отцепляет груз без предупреждения.

17. При подаче швартовов и кабелей с корабля на корабль (подводную лодку) с вертолета опускается пеньковый подъемный шкентель диаметром 30 мм, длиной 20—

25 м. На подаваемом тросе или кабеле в 10—15 м от ходового огона или ходового конца иметь ввязанным надежный строп, который крепится к подъемному шкентелю вертолета.

С началом буксировки троса (кабеля) вертолетом следует постепенно стравливать трос или кабель по мере его натяжения. На корабле, принявшем швартовный конец (кабель), в кратчайшее время обрезать крепящую стропку от подъемного шкентеля.

СОДЕРЖАНИЕ

	стр.
I. Общие положения	5
II. Спасение личного состава, плавающего на воде	13
III. Спасение личного состава с терпящего бедствие корабля (самолета)	18
IV. Действия спасателя в районе затопления подводной лодки	22
V. Действия личного состава, покинувшего гибнущий корабль (самолет) и находящегося на спасательных средствах	28
VI. Использование корабельных вертолетов для спасения личного состава	36
Приложения:	
1. Индивидуальные спасательные средства кораблей и частей ВМФ	41
2. Групповые спасательные средства кораблей (судов) ВМФ	44
3. Авиационные индивидуальные и групповые спасательные средства	46
4. Варианты наведения подвесной канатной дороги	49
5. Инструкция командирам кораблей и капитанам судов по грузовым и швартовным операциям при использовании корабельных вертолетов	52

Инструкция по спасению личного состава, плавающего на воде, и с терпящих бедствие кораблей и самолетов

Редактор *Л. Т. Ермилов*
Технический редактор *Е. К. Коновалова* Корректор *Н. Ф. Отмахова*

Г-32728. Сдано в набор 10.10.72 г. Подписано к печати 10.5.73 г.
Формат бумаги 84×108$^{1}/_{32}$ печ. л. 1$^{3}/_{4}$, усл. печ. л. 2,94, уч.-изд. л. 2,94
Изд. № 9/6586 *Бесплатно* Зак. 323

Ордена Трудового Красного Знамени
Военное издательство Министерства обороны СССР
103160, Москва, К-160
1-я типография Воениздата
103006, Москва, К-6, проезд Скворцова-Степанова, дом 3